Dzisiejszy numer jako świąteczny obejmuje 16 stron druku.

NR. 2. 1 KWIETNIA 1928 R. ROK I

SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Prenumerata kwart. (z przes. poczt.) zł. 1·20
Numer pojedynczy 30 gr.

Redakcja: Kraków, Plac Matejki l. 4.
otwarta od godz. 7— 9 wiecz.

Z okazji Świąt Wielkanocnych wszystkim naszym Członkom i Sympatykom zasyłamy życzenia

„Wesołego Alleluja!“

Związek Zaw. Autom.

Koledzy!

Pierwszy numer „Szofera Krakowskiego“, organu Z. Z. A. rozszedł się w całości. Wykazał tak nam jakoteż i innym, którzy poza nami stoją, do czego może doprowadzić świadoma celów i owiana ideą praca zbiorowa.

Szereg listów z uznaniem tak od oddziałów szoferskich jak i pokrewnych związków zawodowych a także i od pojedynczych członków, rozrzuconych po całem terytorjum Polski — jest najlepszym świadectwem, jaką wartość przedstawia dla pracy zawodowej — własny organ.

„Szofer Krakowski“ niesie między Was, Koledzy, „kaganiec zawodowego oświecenia“, organ nasz łączy nas wszystkich w ogólnem dążeniu do materjalnej i moralnej poprawy bytu.

Jesteśmy w możności za pośrednictwem naszego organu informować Was o obowiązujących przedewszystkiem nas szoferów przepisach i zarządzeniach administracyjnych — jesteśmy też w możności dzielić się z Wami lakonicznie i zrozumiale ujętemi wiadomościami z dziedziny automobilizmu. Informować Was będziemy o nowym ruchu zawodowym i kulturalnym, wzorując się w tym względzie na innych organizacjach, które również w ten sposób na uświadomienie swych członków oddziaływują.

„Szofer“ jest nadto trybuną, z której każdy członek i każdy obywatel będzie mógł przemówić, wytknąć wady jednostek czy ogółu, wyjaśnić i wytłumaczyć zarzuty, które go spotykają. Słowem za pośrednictwem własnego organu będziemy stale dawali z jednej strony wskazania, z drugiej strony dawać będziemy posłuch tym, którzy powodowani dobremi intencjami, będą chcieli wytknąć wady czy to jednostek czy też ogółu.

Jest bowiem także naszym celem zwalczać opinję, jaka się wytworzyła wśród publiczności o naszym stanie.

Opinja ta, niesłuszna i niesprawiedliwa, jest naszym największym wrogiem. Przyzwyczajono ludzi patrzeć na szoferów przez zakopcone szkła i widzieć w nich stale najgorszy ludzki materjał, pozbawiony wszelkich zasad etyki.

Niestety! Przyznać musimy, że niektórzy z szoferów, którzy często niewiadomo w jaki sposób do tego zawodu przystąpili, dawali niejedno-

krotnie powody do złych sądów. Ale to są wyjątki, za które przecież nie powinien cierpieć ogół.

Bo ogół — to ludzie ciężkiej pracy i odpowiedzialnej pracy, żywiciele licznych nieraz rodzin, to ludzie, którzy umieją szanować powierzony im cudzy majątek, którzy codziennie życie swe narażają na niebezpieczeństwo.

Nie wszyscy, którzy siedzą za kierownicą — są szoferami. Szofer zawodowy, stateczny i świadom odpowiedzialnej pracy napewno w drodze nie będzie pił wódki, choćby nawet, jak się to często zdarza i najbardziej rozbawione towarzystwo go do tego nakłaniało.

I broniąc dobrego imienia szofera — takich tylko namy na myśli.

Prawdą jest, że w ostatnich czasach wskutek silnie reklamowanych szkół szoferskich do naszego zawodu dostało się szereg mniej wartościowych jednostek, ale jak to już wyżej wspomnieliśmy, są to wyjątki, za które cierpi ogół.

Winę też ponoszą nasze władze, które tolerują szkoły szoferskie obliczone w pierwszym rzędzie na zysk i które przy egzaminowaniu postępują bardzo tolerancyjnie.

My starsi szoferzy pamiętamy, z jaką surowością badano przy egzaminie nasze fachowe wiadomości, jak badano naszą przeszłość, kwalifikacje moralne — pamiętamy, że ażeby zostać szoferem, to trzeba było być najpierw wyzwolonym ślusarzem mechanikiem. Trzeba było dużo lat ciężkiej praktyki o chłodzie i głodzie, żeby zostać szoferem.

A dziś t. zw. szkoły szoferskie już po 3 miesiącach produkują stale falangę młodych szoferów, którzy złożywszy teoretyczny egzamin w Dyr. Rob. Publicznych nie zawsze temsamem nadają się już do podjęcia ciężkiej i odpowiedzialnej pracy.

Te oto czynniki składają się na tworzenie o nas fatalnie złej opinji, toteż cokolwiek się stanie i z jakiegokolwiek powodu, zaraz opinja publiczna wini szofera.

Jeżeli szofer staje przed sądem, by wykazać swą niewinność, w pierwszym rzędzie walczyć musi z opinją, która jak zmora wisi nad nim nawet w sali sądowej.

Gdy organa nasze interweniują u władz czy to w sprawach zbiorowych czy pojedynczych, muszą wszędzie i stale zwalczyć najpierw nieprzychylną opinję, a dopiero mówić o postulatach.

Gdy Z. Z. A. zdobyło się na wydawanie własnego organu, czego nie dokonał żaden Oddział w innych dzielnicach — opinja już poczęła kra-

Od Redakcji: *Od WP. Dr. F. W., znakomitego sportsmana automobilowego sympatyka naszego pisma — otrzymaliśmy na nasze prośby feljeton, osnuty na tle naszego zawodowego życia. — Chcąc Kolegom dostarczyć także i dobrej strawy duchowej, będziemy począwszy od tego numeru umieszczać feljeton ten dla Waszej rozrywki.*

Dr. F. W.

Niedziela Automobilisty.

Marynie i Helenie Schwarzównom poświęcam.

Sierpniowe słońce śląc ranne promienie poprzez szyby okna mego pokoju, rozmyślnie może pragnęło mi przypomnieć, że chętnie weźmie przyobiecany udział w mojej niedzielnej wycieczce, zapewniając, że cały dzień przyświecać będzie radosnem obliczem na bezchmurnem niebie. Pełen nadziei i otuchy wyskakuję z łóżka i w krótkim czasie gotowy jestem do drogi. Rzut oka poprzez okno na ulicę upewnia mię, że wierny, stalowy rumak czeka przygotowany. Józef, mój szofer z niecierpliwością to spogląda w górę, aby przekonać się, czy raczyłem już się obudzić, to znów pieczołowicie pochyla się nad wozem, aby jak wódz przed walną rozprawą — upewnić się, czy wszystko jest w porządku. Zobaczywszy mię w oknie uśmiecha się z zadowoleniem — i z pewnością szepce w tej chwili: „Chwała Bogu, że stary się przebudził". Zbiegam na dół i nakładając płócienny hełm na głowę, muszę z rezygnacją wysłuchać obowiązkowych skarg na kapryśność maszyny — która znowu dziś znarowiła się i stawała okoniem. A świece — to już wcale nie chciały się zapalić, ale od czegóż jest tyloletnie doświadczenie. Znam dobrze te powiadania Józefa, nadają mu powagę, podnoszą jego zdolności fachowe i autorytet zawodowego kierowcy, a przytem naocznie i niemal plastycznie może mi udowodnić, że obecność jego przy mnie jest niezbędna, inaczej maszyna byłaby nieposłusznem stwo-

kać, że organ ten nie będzie miał żadnych widoków powodzenia, bo na cóż mogą się zdobyć szoferzy. Tymczasem wbrew tej opinji, pierwszy nasz numer stworzył materjalne podstawy g w a r a n t u j ą c e byt naszego pisma na pełne 12 miesięcy, a współpracę przyrzekli nam poważni znawcy automobilizmu.

Walka zatem ze złą opinją, tak szkodliwą dla ogółu — jest naszem hasłem.

I jak z jednej strony bronić będziemy skrzywdzonych i na obronę zasługujących — tak z drugiej strony w imię walki o dobre nasze imię będziemy tępić przejawy zła. Bo walkę ze złem uważamy za nasz obowiązek.

Chętnie wysłuchamy rad i uwag, chętnie skorzystamy z życzliwych wskazań — z drugiej strony walczyć będziemy z tem, co nie jest naszą winą, a co stwarza nam szkodliwe imię.

Zapraszamy do tej walki tych, którym rozwój automobilizmu i stworzenie zdrowych kadr szoferów leży na sercu — zapraszamy w pierwszym rzędzie Kolegów, którym zależy na tem, by słowo „szofer“ odzyskało ten szacunek, jaki niegdyś miało.

Zarząd Z. Z. A. w Krakowie.

Regulacja ruchu ulicznego w Krakowie.

L. 6124/1928.

VII.

Zakaz przejazdu wozami ciężarowymi przez części ul. św. Anny i Jagiellońskiej.

ROZPORZĄDZENIE.

Na podstawie postanowień § 4 „Przepisów o używaniu i ochronie ulic oraz o ruchu ulicznym w stoł. król. mieście Krakowie“ z dnia 14 czerwca 1927 L. BP. 7069/1927 wydaje Magistrat w porozumieniu z Dyrekcją Policji następujące rozporządzenie:

---

rzeniem, i tylko figle i psoty starałaby się mi płatać. Józef jeden zna wszelkie arkana i podstępy, przekornej często jak prawdziwa kobieta maszyny i jego to męska dłoń trzyma w karbach jej swawolę. Czas wsiadać; obok zajętego przezemnie miejsca kierowcy, zasiada z powagą Józef, raz jeszcze przenikliwym wzrokiem stwierdzając, czy wszystko jest na miejscu — a kiedy puszczam motor w ruch i ruszam na pierwszej przenośni on znakiem krzyża, jak prawdziwy chrześcijanin oddaje się w opiekę Opatrzności.

Po drodze zabieramy towarzystwo, panią znajomą z dwoma miłemi córeczkami — no i nieodzowne koszyczki z różnemi preparatami kulinarnemi — które nam później, jeszcze w piękniejszej krasie ukażą łono przyrody wiejskiej. Poczciwa Anielka — która pomagała w znoszeniu koszyków — na widok gotowej jak gdyby zrywającej się do lotu maszyny, żałosnym spogląda na nas wzrokiem, w którym migoce się chęć wzięcia udziału w naszej wycieczce. Gdyśmy z miejsca odrzucili jej propozycje usadowienia się na masce, kiedy nie ma miejsca wewnątrz — melancholijnem o może zazdrosnem żegna nas spojrzeniem. Jedziemy przez kręte uliczki starego grodu Jagiellonów i mimowoli oko nasze zachwyca się pięknością domów krakowskich, śmiałemi konturami świątyń i sylwetkami z oddali wynurzających się ponad zwarty mur dachów — strzelistych wież. W łagodnych promieniach wczesnego słońca sierpniowego, majestatycznie lśnią wypukłościami rzeźb, które nie zakryte tandetnemi wystawami sklepów, w całej swej okazałości występują. Mijamy cichy i spokojny o tej porze Rynek, potężny gmach Sukiennic i majestatyczny kościół Panny Marji, skręcamy w Mały Rynek i wkrótce strzelistą ulicą Starowiślną zdążamy ku rogatkom.

(Ciąg dalszy nastąpi).

§ 1.

Zabrania się przejazdu wozami ciężarowymi, tak mechanicznymi jak i zaprzężonymi przez odcinek ul. św. Anny pomiędzy ulicami Podwale a Jagiellońską oraz odcinek ul. Jagiellońskiej pomiędzy ulicą św. Anny a plantami miejskiemi.

Przez powyższe odcinki wolno przejeżdżać tymi wozami tylko w przypadku, gdy wóz ma zajechać celem dowiezienia lub odwiezienia przedmiotów do jednego z domów położonych przy odcinkach powyższych ulic.

§ 2.

Przekraczający przepisy niniejszego rozporządzenia karani będą przez Magistrat grzywnami do wysokości 1.000 Zł. lub karą aresztu do 6 tygodni lub obu tym karom łącznie.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Magistrat stoł. król. m. Krakowa.

Dnia 4 marca 1928 r.

Inż. M. Nanowski.

Racjonalna obsługa pneumatyków.

Na koszt utrzymania samochodu wpływają w wysokim stopniu wydatki na opony i dętki, jeśli zatem racjonalną obsługą i starannem obchodzeniem się z niemi przedłużymy ich okres trwania użytkowego, tem samem obniżymy te koszty bardzo wydatnie.

Uszkodzenia dętek stoją w większości wypadków w bezpośrednim przyczynowym związku z uszkodzeniami opon — są jednak pewne formy uszkodzeń właściwe wyłącznie dętkom a znajomość ich przyczyn pozwoli nam zapobiec powstawaniu tych uszkodzeń. Należą tutaj: 1) uszkodzenia spowodowane wadliwem montowaniem, 2) uszkodzenia, pochodzące od nieumiejętnie użytego talku (łojku) i wreszcie 3) uszkodzenia, ktrych przyczyna leży w niedostatecznem napompowaniu. Uszkodzenia spowodowane wadliwem montowaniem, są to rysy, pęknięcia i podarcia dętek, powstałe wskutek fałdów, zmarszczek lub zahaczenia się dętki, których tylko drogą sumiennego i starannego montowania łatwo uniknąć można. Uszkodzenia, pochodzące od talki a będące wynikiem nagromadzenia się tegoż w jednem miejscu pomiędzy dętką i oponą, są to miejscowe spróchnienia niekiedy tak silne, że guma drze się w tych miejscach pod palcami. Naprawa tak uszkodzonych dętek jest dosyć kłopotliwa i rzadko się opłaca. — Automobiliści mają zwyczaj sypania talki do opony, chcąc w ten sposób zmniejszyć tarcie ostatniej o dętkę. Nie o to tu chodzi i nie jest to przeznaczeniem talku. Talk służy tylko i wyłącznie do tego, aby dętka nie przylegała do wewnętrznej ściany opony a w tym celu najzupełniej wystarcza posypać talkiem dętkę a nadmiar delikatnie strząsnąć. — Wreszcie uszkodzenia dętek pochodzące z niedostatecznego napompowania, są to podłużne pęknięcia, powstające wskutek tarcia między obrzeżynami (rantami) niedostatecznie napompowanej opony. Uszkodzenie to można naprawić przez nałożenie paseczka gumy wzdłuż dętki a uniknąć go możemy przez utrzymanie właściwego ciśnienia w pneumatykach.

Bez porównania różnorodniejsze są uszkodzenia opon, od stanu których przedewszystkiem i stan dętek zależy, wobec czego obojętność obchodzenia się z niemi ma tutaj podwójne znaczenie. Przyczyny uszkodzeń opon są następujące: 1) Niedostateczne ciśnienie, 2) przeciążenie wozu, 3) jazda na oponie, z której uszło powietrze, 4) jazda po szynach tramwajowych, 5) nieumiejętność używania hamulca i sprzęgła, 6) niedokładności ustawienia kół, 7) użycie niewłaściwych wymiarów pneumatyków i obręczy, 8) wadliwe obręcze, 9) uszkodzenia, pochodzące od uderzeń i 10) nacięcia opon.

Niedostateczne ciśnienie i przeciążenie wozu oznacza w rezultacie tą samą niedokładność. Oponę uważać należy za niedostatecznie napompowaną, jeśli ciśnienie powietrza jest za małe, aby unieść ładunek oraz utrzymać obrzeżyny nieruchomo i ściśle przylegające do obręczy kół.

Prawdą jest, że niedopompowana opona daje większą elastyczność a tem samem wygodniejszą jazdę, z drugiej strony jednak próby używania

opon normalnych, jako opon dla niskich ciśnień (tzw. balonowych) naraża te opony w wysokim stopniu na uszkodzenia, które mogą być niebezpieczne nie tylko dla samej opony, lecz nadto dla samochodu i pasażerów.

Utarło się ponadto pojęcie, że latem opony winne być mniej, zimą więcej napompowane. Zapatrywanie to nie wytrzymuje żadnej krytyki a stosowanie tej metody daje wręcz przeciwne wyniki, jakie chcielibyśmy osiągnąć. Im mniejsze jest ciśnienie w oponie, tem większe jest wewnętrzne tarcie, a zatem i opona rozgrzewa się silniej. Silne grzanie się opon jest wogóle wynikiem niedostatecznego ciśnienia i powinno nas skłonić do skontrolowania stopnia napompowania pneumatyków i usunięcia niedokładności. Jak bardzo ważną rzeczą jest stosowanie odpowiedniego ciśnienia w pneumatykach, dowodem tego są zbierane przez fabryki pneumatyków dane statystyczne, dowodzące, że anormalne przedwczesne psucie się opon należy w 90% przypisać właśnie niedostatecznemu napompowaniu tychże.

Skutki niedopompowania opon są powszechnie znane w postaci odrywania się obrzeżyn od ścianki opony, albo pęknięcia płócien Cord, spowodowanego uginaniem się opony, która wskutek braku należytego ciśnienia nie jest dostatecznie podtrzymywaną. Należy przytem pamiętać, że nawet sporadyczne wypadki jazdy na nienapompowanych oponach, wystarczą, aby całą konstrukcję opony osłabić i tem samem czas użyteczności tej opony wydatnie skrócić.

Tych wszystkich niedokładności można łatwo uniknąć, a w tym celu wystarczy ustalić właściwe ciśnienie dla przypuszczalnie największego obciążenia i stale to ciśnienie utrzymywać kontrolując je co pewien czas np. co tydzień.

Celem ustalenia ciśnienia musimy oczywiście znać wagę samochodu wraz z obciążeniem i to odzielnie przód i oddzielnie tył wozu a podana poniżej tabela obciążeń i ciśnień wykaże nam właściwe ciśnienie jakiego winniśmy w naszych pneumatykach przestrzegać.

Tabela ciśnień dla opon normalnych.

Przekrój opony	Obciążenie na każdą oś *kg.*	Ciśnienie na 1 cm² *kg.*	Przekrój opony	Obciążenie na każdą oś *kg.*	Ciśnienie na 1 cm² *kg.*
65 mm.	265 310 340 400 460	2.000 2.500 3.000 3.500 4.250	120 mm. na obręcz 105 mm.	800 840 910 1020	3.000 3.250 3.500 4.250
80 mm. albo 3 cale	390 420 470 510 560	2.500 2.750 3.250 3.500 4.250	120 mm. albo 4½ cala	800 840 1010 1180	3.000 3.250 3.500 4.250
90 mm, albo 3½ cala	550 580 710 740 820	2.750 3.000 3.500 3.750 4.250	135 mm. albo 5 cali	1010 1100 1260 1480 1500	3.000 3.250 3.500 4.250 4.500
105 mm albo 4 cale	670 730 800 920	3.000 3.250 3.500 4.250	155 mm.	2020	6.250

Tabela ciśnień dla opon balonowych.

Przekrój opony	Obciążenie na każdą oś kg.	Ciśnienie na 1 cm² kg.
27×4.40	450	1.500
	510	1.750
	600	2.000
	680	2.250
29×4.40	450	1.500
30×4.40	510	1.750
	600	2.000
	680	2.250
	770	2.500
28×4.95	630	1.750
29×4.95	720	2.000
30×4.95	810	2.250
31×4.95	900	2.500

Przekrój opony	Obciążenie na każdą oś kg.	Ciśnienie na 1 cm² kg.
30×5.25	620	1.500
31×5.25	710	1.750
32×5.25	820	2.000
	910	2.250
	1000	2.500
30×4.75	490	1.500
	580	1.750
	670	2.000
	760	2.250
	850	2.500
30×5.77	840	2.000
32×5.77	920	2.250
	1030	2.500
	1160	2.750
32×6.20	760	1.500
	840	1.750
	920	2.000
	1000	2.250

Jazda na oponie, z której uszło powietrze, choćby na najkrótszej przestrzeni pociąga za sobą bezwarunkowo zniszczenie tej opony. — Ścianki opony pozbawione w tym wypadku wielkiej podpory, płaszczą się i zostają pocięte przez obręcz, obrzeżyny łamią się i przecierają a tkanina Cord rozpada się na warstwy. — Dętka bywa przytem również podarta a wentyl wyrwany.

Jazda po szynach tramwajowych, której niekiedy niepodobna uniknąć, pociąga za sobą również niejednokrotnie uszkodzenia — zwłaszcza na zwrotnicach, na których gumy nasze są narażone na przecięcia. (D. c. n.).

Szlachetny chociaż zapomniany czyn szoferów.

Czytając dzienniki — spotykamy się coraz częściej z notatkami o katastrofach samochodowych. Gdy tylko zdarzy się nieszczęśliwy wypadek samochodowy, to kategorycznie z góry przesądza się winę szofera — prawie zawsze przypisując mu stan opilstwa, nie starając się wyświetlić sumiennie właściwej przyczyny katastrofy, w której szofer, będący właściwą ofiarą nieszczęśliwego wypadku — zazwyczaj jest tym kozłem ofiarnym — który ponosić musi całą odpowiedzialność za nieszczęśliwy wypadek.

Przytaczając powyższe fakta — pragnąłbym tylko zwrócić uwagę i przypomnieć znane oddawna zdanie, że w każdym sporze wysłuchać należy i drugą stronę — a wówczas bezstronnie przeprowadzone badania — wyświetlą właściwą przyczynę katastrofy — w której szofer w większej części przypadków — nie ponosi winy.

Gorliwie notując nieszczęśliwe wypadki szoferów, niejednokrotnie przemilcza się (może bezwiednie) niejeden czyn szlachetny, w którym właśnie szofer okazuje dużo serca — świadom dobrze każdego nieszczęścia.

Kiedy w maju u. r. echo strasznego wybuchu prochowni w Witkowicach, siało grozę i przerażenie wśród mieszkańców Krakowa, szoferzy i pracownicy miejskiego parku samochodowego w poczuciu obywatelskiego obowiązku niesienia pomocy nieszczęśliwym, samorzutnie w kilka minut po wybuchu, zgłosili się pod rozkazy swych przełożonych i pod przewodnictwem Inż. Drozdowskiego, wyruszyli bezzwłocznie na miejsce katastrofy.

Jako naoczni świadkowie rozpaczliwych scen i ogromu nieszczęścia mieszkańców, odruchowo — postanowili zebrać między sobą kwotę pieniężną — pragnąc przyjść z pierwszą pomocą nieszczęśliwym dzieciom, w Zakładach Uniwersyteckich dla jagliczych. Składka przyniosła 400 zł., którą następnie przesłano pod adresem Zarządu Zakładu.

O obywatelskim czynie szoferów i pracowników miejskiego parku samochodowego w Krakowie — którzy z ofiarną pomocą — spieszyli w nieszczęściu bliźnich dzienniki krakowskie nie zamieściły najmniejszej wzmianki. *A. B.*

Zmiany w ustawie „O przepisach na drogach publicznych".

Ogłoszono Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej, zmieniając paragrafy 21 i 22 ustawy z dnia 7 października r. 1921 „O przepisach na drogach publicznych".

Artykuł 21 otrzymuje brzmienie następujące:

Wysokość kary.

„Winny naruszenia przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów, wydanych na jej podstawie, ulega — o ile dany czyn nie jest zagrożony karą surową — karze grzywny do tysiąca złotych lub aresztu do sześciu tygodni, albo obu tym karom łącznie.

Jeżeli czyn przestępny polega na uszkodzeniu dobra publicznego, należy wymierzyć grzywnę nie niższą od dwukrotnej wysokości zarządzonej szkody, jednak nie ponad miarę, określoną w ust. 1.

Podżeganie, pomoc, tudzież usiłowanie są karalne.

Władza orzekająca oznaczy w orzeczeniu, na wypadek niemożności ściągnięcia grzywny, karę zastępczego aresztu według swego uznania, jednak nie ponad cztery tygodnie".

Osoby odpowiedzialne za wykroczenia

Ponadto do artykułu tego wprowadza się dwa następujące ustępy:

„Artykuł 21 a).

Właściciel, dzierżawca lub zarządzający pojazdem mechanicznym, który nie będzie mógł podać władzy administracyjnej, kto w oznaczonym czasie kierował pojazdem mechanicznym, pozostającym w jego władaniu, o ile nie wykaże, że pojazdu użyła osoba mu nieznana wbrew jego wiedzy i woli, czemu mimo należytej staranności nie mógł zapobiedz, będzie karany grzywną do pięciuset złotych.

Na zasadach powyższych będzie karana osoba, której właściciel, dzierżawca lub zarządzający pojazdem mechanicznym zleci lub pozostawi kierowanie pojazdem.

Władza orzekająca oznaczy w orzeczeniu, na wypadek niemożności ściągnięcia grzywny, karę zastępczego aresztu według swego uznania, jednak nie ponad dwa tygodnie".

Art. 21 b).

Właściciel, dzierżawca lub zarządzający pojazdem mechanicznym odpowiada za grzywny, nałożone na kierowników pojazdów mechanicznych, które pozostają w jego władaniu".

Smutna kronika.

Ofiara zawodu. W połowie miesiąca utracił w tragiczny sposób życie, członek Zaw. Zw. Szoferów w Poznaniu, kierowca motocyklu pocztowego Władysław Wojtkowiak. Jadąc motocyklem pocztowym przy zbiegu ulic Głogowskiej i Bukowskiej Wojtkowiak usiłował wyminąć wóz, przyczem zderzył się z tramwajem. Skutki zderzenia były straszne. Wojtkowiak legł obok rozbitego w szczątki motocyklu z ciężkiemi obrażeniami całego ciała. Obrażenia były tak ciężkiej natury, że nieszczęśliwy zmarł natychmiast. Zwłoki nieszczęśliwego, który osierocił żonę i troje drobnych dzieci, przewieziono do kostnicy. Wdowie po śp. Koledze Wojtkowiaku, który padając na posterunku jeszcze raz zadokumentował jak ciężkim odpowiedzialnym i niebezpiecznym jest zawód szofera Z. Z. A. w Krakowie zasyła wyrazy serdecznego współczucia z powodu bolesnej utraty męża i ojca.

Podobnie Kolegom zawodowym w Poznaniu ślemy słowa współczucia z powodu utraty dzielnej zawodowej jednostki.

Nieszczęśliwy wypadek. W niedzielę dnia 18 b. m. zdarzył się na drodze do Myślenic tragiczny wypadek,, którego padło życie szanowanego w całem mieście obywatela, właściciela zakładu krawieckiego Franciszka Mecnarowskiego.

Przedpołudniem tego dnia wyjechało towarzystwo składające się z burmistrza m. Makowa Skupińskiego, przemysłowca z Makowa p. Weissa w stronę do Myślenic celem wypróbowania wozu, który mieli kupić na własność. Do tego towarzystwa dosiadł się przyjaciel p. Skupińskiego śp. Mecnarowski.

Wóz, marki Steyer, prowadzony był przez jednego z najzdolniejszych i najpoważniejszych szoferów, 40-kilkoletniego kolegę Gałka. Gałek, który ma ukończoną szkołę przemysłową, który znanym jest jako pierwszorzędny fachowiec-mechanik, kierujący maszyną od szeregu lat w sposób tak ostrożny, że dotąd ani razu ani administracyjnie ani sądownie nie był pociągany do odpowiedzialności. prowadził wóz przez cały czas tak poprawnie, że jadący w nim proponowali mu nawet jazdę dalszą niż zamierzoną dla próby.

W miejscu odległem o 5 km. od Myślenic, znanem każdemu z szoferów, gdyż znajduje się tam kuźnia kowalska — Gałek prowadził wóz z górki na dół aż do miejsca gwałtownego skrętu. Na skręcie, jadąc środkiem drogi, nagle wozem rzuciło z powodu błotnistego, rozmokłego poziomowem topnieniem, terenu w lewą stronę i to stosunkowo z niewielką siłą a wskutek tego uderzenia śp. Mecnarowski, który siedział na składanem siedzeniu (Klapsitz) został wyrzucony w powietrze tak nieszczęśliwie, że brzuchem uderzył o róg barjery, co spowodowało u niego obrażenia wewnętrzne.

Wóz stanął niemal na miejscu. Kol. Gałek zabrał następnie śp. Mecnarowskiego do wozu, zawiózł do Myślenic skąd usiłowano spowodować przyjazd aeroplanu sanitarnego. Niestety bezskutecznie. Wówczas złożono śp. Mecnarowskiego na noszach na wóz a Kol. Gałek jadąc krokiem (drogę z Myślenic do Krakowa przebył w 7 godzinach) przywiózł śp. M. do Krakowa do szpitala św. Łazarza, gdzie natychmiast przystąpiono do operacji, która trwała 2 godziny. Niestety życia śp. Mecnarowskiemu — nie uratowano. Kol. Gałek zgłosił się sam do Urzędu policyjnego, zameldował o powyższym wypadku, i po spisaniu protokółu został zwolniony. Mamy nadzieję, że władze dojdą wkrótce do przekonania, że winę ponosi tutaj raczej tragiczny przypadek, aniżeli szofer, który zawsze swoją trzeźwością i solidnością był wzorem, stawianym młodszym Kolegom.

Katastrofa autobusowa.

Dnia 19 marca na drodze do Słomnik, na 2 km. przed Słomnikami, zdarzyła się katastrofa autobusowa, powstała niestety wskutek przypadku, który w naszym zawodzie tak często jest przyczyną nieszczęścia.

Autobus, wyjeżdżający z Krakowa o godzinie 4'30 do Miechowa, prowadził szofer Józef Lach. Z Krakowa wyjechał wóz przepełniony ludźmi i pakunkami — gdyż przedsiębiorstwom automobilowym chodzi o jak największy zysk bez względu na niebezpieczeństwo, jakie z powodu przeładowania wozu grozi jadącym.

Przedstawienia jednego z pasażerów wobec jednego z współwłaścicieli, konwojujących stale wóz, że autobus jest zanadto przeciążony, nie odniosły żadnego skutku — szofer na polecenie pracodawcy ruszył z miejsca. Nie dziwimy się zresztą przedsiębiorcom, których zachłanność na zyski jest czasami bezceremonialna, ale dziwimy się, że policja, jako władza bezpieczeństwa toleruje ten stan, który niemal codziennie można obserwować na placu św. Ducha.

Autobus, który chodził 5 miesięcy i miał już 17.000 km. drogi za sobą, prowadzony był pod Słomnikami z szybkością 25 km., gdyż na większą szybkość nie pozwolił ani mokry wyboisty teren pod Słomnikami, ani zbyt duże obciążenie wozu, które-to okoliczności łącznie groziły złamaniem resorów.

Wbrew wszelkim nadziejom, że wóz dobrze zakonserwowany i przy wolnem tempie nie grozi żadnem niebezpieczeństwem — z niewiadomej przyczyny spadła „szpurstanga“ z gałki od kierownicy, wskutek czego szofer nie przewidując tego i nie wiedząc o tem przestał panować nad wozem, tak, że wóz skierował się w lewą stronę szosy i uderzył w nadjeżdżającą z przeciwnej strony furmankę. Wskutek uderzenia i nagłego skrętu szprychy od koła się rozsypały i autobus odrzuciwszy furmankę, przewalił się do rowu, co spowodowało okaleczenia szeregu pasażerów.

Oczywiście uprzedzona opinja publiczna przedstawiła — widocznie w błąd wprowadzona i jak zwykle niesprawiedliwa — wypadek ten, jako pojmuje zwykle, jako wynik pijaństwa szofera, względnie jego zbyt szybkiej jazdy.

Tymczasem szofer, który jeździ od kilku lat i ani razu nie popadł w kolizję czy to z ustawą karną czy nawet z przepisami administracyjnymi — w tym dniu nie wypił nawet kropli wódki, a jeśli chodzi o tempo jazdy to to, z powyżej przedstawionych względów nawet nie było do pomyślenia.

Niestety! Szofer Józef Lach nie był organizacyjnie uświadomiony i dlatego Z. Z. A. prócz wyrazów koleżeńskiego współczucia nie jest w możności przyjść mu z materjalną pomocą, mimo, że o tę pomoc zwrócił się do nas po wypadku.

Żywimy uzasadnioną nadzieję, że władze bezpieczeństwa publicznego zarządzą na przyszłość jak najściślejszą kontrolę, by autobusy wyjeżdżające z Krakowa nie były przeciążone w sposób, jak to się obecnie praktykuje, gdyż obecnie panujący zwyczaj „byle jak najwięcej“ grozi nietylko wzmożoną odpowiedzialnością szofera, ale przedewszystkiem jadącym we wozie pasażerom.

Wypadek ten pod Słomnikami najdosadniej ilustruje, ile niebezpieczeństw grozi każdemu szoferowi — i najdokładniej ilustruje jak t. zw. opinja publiczna nawet w takim nieprzewidzianym i od woli ludzkiej niezależnym wypadku, skłonna jest szukać sprawcy z góry w szoferze, suponując mu odrazu albo pijaństwo albo zaszybką jazdę.

Wspomnienie pośmiertne po śp. Rudolfie Wędzichy.

We Lwowie odbył się dnia 18 bm. pogrzeb śp. Rudolfa Wędzichy.

Jeden z najstarszych i najzdolniejszych szoferów cieszył się wyjątkowem poważaniem i szacunkiem tak wśród szoferów, jak i wśród szerokich sfer mających łączność z automobilizmem.

Urodzony w roku 1885 w Bochni, jako syn kierownika konserwacji stacji, tam ukończył szkoły ludowe, przeniósł się do Krakowa na dalsze studja, gdzie ukończył zaledwie VI klas realnych, gdyż mimo wybitnych zdolności z powodu utraty rodziców dalszych studjów kończyć nie mógł. Po ukończeniu VI klas realnych, wstąpił w Wiedniu do praktyki ślusarskiej, którą ukończył 1901 roku, poczem jako jeden z pierwszych szoferów złożył egzamin szoferski.

Z powodu wybitnych zdolności fachowych, zaangażowany został jako techniczny kierownik do fabryki automobilów Austro-Daimler, gdzie pozostawał do roku 1903, w którym to roku wró-

cił do Krakowa, gdzie objął stanowisko kierownika wasztatów w nowym garażu WP. Rippera, który podówczas miał generalne zastępstwo Austro-Daimlera.

W roku 1909 wyjechał do Lwowa, gdzie pracował we firmie „Auto-Aero“ do roku 1912.

W roku 1912 objął posadę u właściciela ziemskiego, młodego pioniera sportu automobilowego, kilkakrotnego zdobywcy nagród automobilowych, tak krajowych jak i zagranicznych — WP. Kapłińskiego, gdzie pozostawał do wybuchu wojny towarzysząc następnie pracodawcy w jego służbie wojskowej.

Po ukończeniu wojny wraca do Lwowa i tam organizuje w roku 1918 pierwszy Zawodowy Związek kierowców automobilowych, dając tem samem podwalinę pod budowę ogólno-polskiej organizacji szoferskiej.

Śp. Rudolf Wędzicha, który całe życie dawał młodszym pokoleniom przykład wzorowego szofera — padł na posterunku, dając całemu społeczeństwu dowód, jak ciężką, wyczerpującą i ofiarną jest praca solidnego szofera.

Wyjechawszy ze swym pracodawcą p. Kapko, dyr. firmy Baczewski we Lwowie w podróż objazdową po Polsce, w drodze powrotnej już w Rzeszowie opadł zupełnie ze sił, tak że wyczerpany nie był w możności już dalej wozem jechać, lecz pozostał w Rzeszowie, w tamtejszym szpitalu — skąd uwiadomiona żona zabrała go w następnym dniu do Lwowa, gdzie w domu swym w dwie godziny po przyjeździe zakończył swe życie.

Śmierć śp. Wędzichy wzbudziła u wszystkich małopolskich a szczególnie krakowskich szoferów dla których postać ta była symbolem uczciwości i solidarności, głęboki żal i współczucie.

Z. Z. A. oddział w Krakowie wysłał na pogrzeb śp. Wędzichy delegację swoją z prez. Guślewiczem na czele, która imieniem krakowskich kolegów złożyła wieniec na grobie tak tragicznie zmarłego kolegi.

Niestety nie możemy powstrzymać od bolesnej uwagi, że lwowski oddział Z. Z. A. nie zdobył się ani na to, by się zająć pogrzebem śp. Wędzichy, ani nawet na to, by na jego mogile złożyć choćby skromny wieniec — mimo, że śp. Wędzicha był najstarszym lwowskim szoferem, był założycielem lwowskiego oddziału szoferów, był wzorem i wychowawcą całego pokolenia szoferów, którzy fachowej, wybitnej jego wiedzy zawdzięczają niejednokrotnie dzisiejsze swoje stanowisko.

Wdowie śp. Wędzichy i jego rodzinie przesyłamy imieniem krakowskiego oddziału automobilistów wyrazy gorącego współczucia i zapewniamy, że pamięć śp. Wędzichy tutaj u nas otoczona będzie zawsze należytym kultem i czcią.

Za Z. Z. A.
Stefan Guślewicz
Józef Krzywiecki.

Wiadomości fachowe.

Nowe udoskonalenia w samochodzie.

Konstruktorzy automobilowi zauważyli już oddawna, że rama jest w samochodzie częścią zupełnie zbyteczną. Przeciwko usunięciu jej przemawiał tylko fakt, że nie będzie na czem oprzeć silnika. Otóż inżynierowie fabryki Austro-Daimler rozwiązali tę sprawę bardzo prosto i pomysłowo. Z przodu samochodu zostawili kawałek normalnej ramy, opierając na niej silnik, z tyłu natomiast ramę usunęli, przez co uczynili wóz lżejszym o wiele kilogramów. Daje to dużą oszczędność na benzynie i pneumatykach.

Zamiast ramy zastosowana została bardzo racjonalna, lekka i trwała konstrukcja. Podłużnice, na których z przodu opiera się silnik, tuż za jego blokiem schodzą się i łączą z grubą rurą stalową, biegnącej aż do osi tylnej. Wewnątrz tej rury przechodził wał, napędzający tylną oś, oraz linki hamulcowe i rurka, doprawadzająca benzynę do silnika, tak, że wszystkie te organy zabezpieczone są od błota i nie mogą być uszkodzone przez odskakujące z pod kół kamienie. Zastosowanie grubej rury zamiast ramy powoduje przytem ob-

DOROCZNE WALNE ZGROMADZENIE

Z. Z. A. ODDZIAŁ W KRAKOWIE

odbędzie się we czwartek dnia 12 kwietnia 1928 r. o godz. 6 wieczór w lokalu Związku przy Placu Matejki l. 4.

Porządek dzienny:

1) Zagajenie.
2) Odczytanie protokołu z ost. W. Z.
3) Sprawozdanie z działalności.
4) Sprawozdanie kasowe.
5) Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi.
6) Wybór nowego Zarządu.
7) Wolne wnioski.

Uwaga: Zgromadzenie rozpocznie się punktualnie o godz. 6 względnie o godz. 7 wiecz. bez względu na ilość obecnych członków.

Ze względu na ważność spraw, upraszamy Kolegów o liczne jawienie się.

Za Zarząd:

STEFAN GUŚLEWICZ
prezes.

STEFAN LANCMAŃSKI
wiceprezes.

niżenie środka ciężkości podwozia i, co zatem idzie, lepszą stabilizację całego samochodu.

Ale na tem jeszcze nie koniec. Oś tylna w nowym samochodzie Austro-Daimler została specjalnie skonstruowana, tak, aby zapewnić jaknajwiększą wytrzymałość wozu, oraz możliwie szybką i wygodną jazdę po najbardziej dziurawych drogach. W tym celu zastosowana została t. zw. łamana oś. Jest to konstrukcja, używana we wszystkich samochodach, budowanych na złe drogi. Łamana oś sprawia, że tylne koła samochodu Austro-Daimler są od siebie niezależne i jeżeli jedno z nich natrafi na wybój w drodze, to tylko ono otrzyma uderzenie, drugie natomiast pozostaje w spokoju. Dzięki temu wstrząśnienie, jakie odczują pasażerowie samochodu, będzie conajmniej o połowę mniejsze, aniżeli w normalnym samochodzie, nie posiadającym łamanej osi.

Ażeby jeszcze bardziej zmniejszyć wstrząśnienia, zastosowane zostało w typie A. D. R. specjalne, patentowane resorowanie tyłu podwozia. Znajdują się tam trzy krótkie, ułożone poprzecznie, resory, które uginać się mogą wraz z ruchomemi częściami łamanej osi. Pochwa, w której znajduje się oś, działa w dodatku jako amortyzator, tak iż całość pozwala na niemal całkowite stłumienie wszystkich wstrząśnień, jakie koła otrzymują od powierzchni drogi.

Prowadzenie nowego Austro-Daimlera wcale nie męczy, dzięki temu, że kierownica jest świetnie zamortyzowana.

K.

Doniosły wynalazek.

Jak nam donoszą, dwóch oficerów obozu szkolnego wojsk samochodowych obmyśliło nowy silnik spalinowy dwutaktowy, zbudowany na zupełnie innych zasadach konstrukcyjnych, jak dotychczasowe. Silnik ten, jeżeli odpowie nadziejom, jakie sobie rokują wynalazcy, spowoduje przewrót w budowie samochodów i płatowców. Będzie on, jak objaśniają wynalazcy, dawał znacznie mniej-

Koledzy! zasilajcie fundusz prasowy!

szy bilans strat, niż dotychczasowe silniki i nie będzie dawał żadnych odgłosów, co jest bardzo ważne ze względów bojowych, np. przy płatowcach. Podanie patentowe już złożono w urzędzie patentowym R. P., a model takiego silnika, jest już w robocie.

KOMUNIKATY.

Zwyżka ceł na samochody i części samochodowe.

W Dzienniku Ustaw z dnia 14 lutego br. za Nr. 15 ogłoszone zostało Rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej (Poz. 112) o przeliczeniu stawek obowiązującej taryfy celnej na nową jednostkę pieniężną. Zgodnie z Art. I tegoż rozporządzenia obowiązujące dotąd stawki celne na samochody podniesione zostały o 2 %. Zwyżka ta wchodzi w życie trzydziestego dnia po ogłoszeniu (art. 5), a więc od dnia 13 marca br. obowiązywać będzie nowa taryfa celna, którą po przerachowaniu podajemy poniżej:

(Poz. 173) samochody osobowe o wadze sztuki: 1—8.

		Cło od 100 kg.	Ulgi konwen.
a) od 350 do 700 kg. włącz.	Zł.	340.50	30%
b) pow. 700 do 1.100 włącz.	Zł.	309.60	50%
c) pow. 1.100 do 1.500 wł.	Zł.	402.40	40%
d) pow. 1.500 kg.	Zł.	619.20	20%
9) samochody omnibusowe i sanitarne	Zł.	172.—	—
10) samochody ciężarowe lub towarowe, samochody - cysterny, samochody pożarnicze (oprócz samochodów-sikawek) o wadze sztuki:			
a) 1.200 kg. i mniej	Zł.	161.60	—
b) powyżej 1.200 kg.	Zł.	137.60	—
11) części samochodów:			
a) podwozia o wadze szt.			
I) 450 kg. i mniej	Zł.	111.80	40%
II) pow. 450—700 kg. wł.	Zł.	94.60	60%
III) pow. 700—1100 kg. wł.	Zł	146.20	50%
IV) pow. 1.100 kg.	Zł.	249.40	30%
b) karoserje samochodowe:			
I) osobowe	Zł.	1238.40	20%
II) omnibusowe i sanit.	Zł.	321.60	—
III) ciężarowe	Zł.	192.60	—
12) cyklonetki (do 350 kg. wagi w sztuce)	Zł	192.60	40%
13) motocykle również z przyczepkami oraz przyczepy do motocykli	Zł.	172.	40%
14) części metalowe sam. (resory, francuskie podanej obok ulgi 20% nie otrzymują).	Zł.	258.—	20%

Stawki celne na opony samochodowe zostały zwiększone tylko o 30% (Art. 1 punkt C) i będą wynosiły po przerachowaniu Poz. 88 3 b: opony samochodowe, samolotowe i motocyklowe:

		Cło od 100 kg	Ulgi konwen.
I) dęte	Zł.	585.—	70%
II) pełne	Zł.	390.—	70%

Dwa dekrety regulujące umowę o pracę.

Rada ministrów na ostatniem posiedzeniu uchwaliła projekty rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej o umowach o pracę. Jeden dotyczy pracy *robotników*, drugi zaś *pracowników umysłowych*.

Nie podpadają pod przepisy rozporządzeń *robotnicy rolni i służba domowa*, dla których wydane będą specjalne przepisy.

W myśl nowych przepisów *okres próbny* pracy dla *robotnika* nie może przekraczać *tygodnia*, dla pracownika *umysłowego — 3 miesięcy*. Umowa o pracę z robotnikiem może być w okresie próbnym rozwiązana przez jedną ze stron w każdej chwili, z pracownikiem zaś umysłowym jedynie 1 lub 16 miesiąca po 2-tygodniowem wypowiedzeniu.

Wypowiedzenie dla robotników umówionych wprowadza się *2-tygodniowe*, dla pracowników umysłowych — *3-miesięczne*. Nie wolno wypowiadać umowy pracownikom podczas odbywania *ćwiczeń wojskowych, podczas urlopu lub choroby*, o ile te trwają nie dłużej, niż *4 tygodnie*, jeśli chodzi o *robotników*, i nie dłużej niż *3 miesiące*, jeśli idzie o pracowników *umysłowych*.

Wypłaty wynagrodzenia obowiązują pracodawcę według ustanowionych terminów wypłat. Przekroczenie przepisów o terminach wypłat robotnikom będzie karane. Oprócz tego w stosunku do pracowników umysłowych z w l e k a n i e z w y p ł a t ą pociągnie obowiązek uiszczania o d s e t e k z a c z a s z w ł o k i.

Postulaty kierowców samochodowych.

Dnia 19 i 20 grudnia r. ub. obradowała w Amsterdamie Komisja doradcza sekcji kierowców samochodowych Międzynarodowej Federacji rob. transportowych. Reprezentowane były następujące kraje: Anglja, Austrja, Francja, Holandja, Niemcy, niemiecka organizacja w Czechosłowacji i Szwajcarja; brał też udział tow. N. Nathans, sekretarz Federacji. Drugi punkt porządku obrad stanowiła sprawa wcielenia w życie paryskich uchwał kierowców; po gruntownej dyskusji przyjęto uchwały, których streszczenie podamy. Federacji chodzi o upowszechnienie tego programu i zyskanie wszystkich kierowców dla walki wspólnej o wprowadzenie w życie tych postulatów. Program zawiera żądania: 8-mio godz. dnia i pracy i 48 godz. tyg., ustanowienia tygodn. i dzien. maximum godzin dodatkowych, wynagrodzenia za te godziny, płatnych urlopów, należytych przerw wypoczynkowych, przerwy tygodniowej, określenia warunków przyjmowania do pracy i oddalania, wypłaty płac podczas choroby, zastosowania ustawodawstwa społecznego do szoferów zawodowych. W dalszym ciągu wystawia się postulat uregulowania sprawy dopuszczania do zawodu, egzaminu kandydatów na szoferów pod względem zdrowia, prowadzenia szkół szoferskich przez władzę czy też pod ich kontrolę, przyczem przedstawiciele rob. winni mieć udział w komisjach dozoru nad szkołami, regulacji egzaminu na prawo jazdy, przyczem znowu zapewniony winien być udział organizacji zawodowej szoferów, wprowadzenia międzynar. pozwoleń na prawo jazdy i t. d.

W związku z Międzynarodową Konferencją Pracy w roku 1928, postanowiono wyszykować opracowanie zagadnienia wypadków w zawodzie. W celu umożliwienia członkom komisji poznania warunków w różnych wielkich miastach, postanowiono odbyć narady w rozmaitych miejscach. Najbliższe obrady odbędą się w Londynie.

Podwyższenie opłat za godziny nadliczbowe.

Komisja Pojednawcza i Arbitrażowa w Katowicach rozpatrzyła w dniu 27 stycznia ciągną-

cą się od dłuższego czasu sprawę sporną o wynagrodzenie kierowców za godziny nadsłużbowe.

Związek Automobilistów reprezentowali jako ławnicy sekretarze: Rybicki i Król, oraz kierowca Stachała.

Jako obrońca interesów Związkowych wystąpił sekretarz Związku Zawodowego Automobilistów, Alojzy Adamczyk.

W wyniku powzięto uchwałę, uznającą zasadę wynagrodzenia pozasłużbowego według norm podwyższonych:

Normy te są następujące:

W dni powszednie za godziny nadsłużbowe przyznaje się 25% poborów ustalonych orzeczeniem z dnia 24 września roku 1927 na dni powszednie.

W niedziele i święta o 50% od tej sumy.

Podwyżka ta obowiązuje wstecz od 1 października do 29 lutego roku bieżącego.

Wobec powyższego wynagrodzenie za przepracowane godziny nadliczbowe wynosi:

Dla kategorji I:

w dni powszednie za godzinę *1 złoty 13 groszy.*

W niedziele i święta — *1 zł. 35 groszy.*

Dla kategorji II-ej:

W dni powszednie — *1 zł. 56 gr.*

W niedziele i święta — *1 zł. 88 gr.*

Dla kategorji III-ej:

W dni powszednie — *1 zł. 87 gr.*

W niedziele i święta — *2 zł. 25 groszy.*

Postój wozów w ul. św. Tomasza. Magistrat zezwolił na postój co najwyżej 10 pojazdów prywatnych konnych, względnie mechanicznych, na ul. Św. Tomasza na odcinku od ul. Sławkowskiej do ul. Św. Jana po prawej stronie ul. Św. Tomasza, idąc od ul. Sławkowskiej, przy krawężniku chodnika, z frontem do ul. Św. Jana.

Koledzy! kupujcie u firm które nas popierają!

Związek Zawodowy Automobilistów w Bydgoszczy, grupujący się dotąd przy Chrześcijańskich Związkach Zawodowych, stworzył organizację samodzielną.

Biuro Związku mieści się przy ulicy Libelta 10 — parter.

Zebrania odbywają się w każdą środę po 1 i 15 każdego miesiąca.

Zarząd Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej z dniem 1 marca przeniesiony został do nowego lokalu przy ulicy Świętokrzyskiej 35 m 22a parter. Telefon 267-62.

Zarząd Warszawskiego Oddziału Automobilistów Związku Rzeczypospolitej Polskiej mieści się również w tymże lokalu przy ulicy Świętokrzyskiej 35 m. 22a parter. Tel. 267-62.

Gospodarczo - Kredytowe Stowarzyszenie Spółdzielni Automobilistów w Warszawie przeniesiono do nowego lokalu przy ulicy Świętokrzyskiej 35 m. 22a parter. Telefony 403-06 i 267-62.

Zarząd Związku Zaw. Automobilistów, Oddział w Krakowie — zawiadamia, że **sekretarjat** czynny jest w dnie powszednie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki 4, gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

Zarząd Zaw. Związku Autom. zawiadamia P. T. właściecieli samochodów, że rozporządza większą ilością zdolnych szoferów — mechaników — ślusarzy, oraz monterów. W nadzieji, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług, — zwracamy się **z gorącym apelem** o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku, Pl. Matejki 4, oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów.

Zawodowy Związek Automob. w Krakowie, Plac Matejki 4 może polecić Sz. P. P. właścicielom wozów szereg pierwszorzędnych sił fachowych.

Pośredniczymy wyłącznie dla Kolegów dających moralną i fachową gwarancję, że obowiązki swe spełniać będą należycie.

Dziesięć przykazań automobilisty.

1. Jedź spokojnie i uważnie. Pamiętaj, że nie tylko ty znajdujesz się na ulicy.

2. Nie nadużywaj sygnału, bo przechodnia przestraszysz, a nie ostrzeżesz.

3. Nie pal rażących świateł, bo to oślepia innych i może spowodować wypadek.

4. Nie dopuszczaj, aby maszyna dymiła nadmiernie. Gdy masz nadmiar oliwy — nie wjeżdżaj na miasto.

5. Zamykaj szczelnie tłumik.

6. Przed skrzyżowaniem ulic daj znak ręką, gdzie skręcasz, aby uprzedzić policjanta, publiczność i pojazdy jadące za tobą.

7. Koło przystanku tramwajowego jedź jak najwolniej, albo zatrzymaj się. Nic tak nie straszy, jak samochód przejeżdżający, gdy publiczność wsiada do tramwaju.

8. Jeśli jest błoto i ślisko, jedź wolno, abyś nie obryzgał publiczności i mógł w potrzebie natychmiast zahamować wóz.

9. Uważaj na dzieci! Dziecko najczęściej wpada pod samochód.

10. Spiesz się powoli, a unikniesz wypadków.

Wolne posady.

Z. K. właściciel ziemski pod Rzeszowem potrzebuje szofera. — Warunki 250 zł., utrzymanie, 3 litry mleka dziennie. Najchętniej żonaty, którego żona mogłaby pomagać przy gospodarstwie.

Do fabryki w Chrzanowie potrzebny szofer — pierwszorzędne kwalifikacje — kawaler — 200 zł. i djety 6 zł. dziennie — ubranie 1 na rok — pokój.

Tabela kilometrów.

Z	Do	Przez	Odl. w km.
Kraków	Andrychów	Wadowice	58.5
	Będzin	Trzebinię-Olkusz	91.2
	Bieruń	Zator-Oświęcim	79.4
	Biała	Wadowice-Kęty	85.8
	Bochnia	Wieliczkę-Niepołomice	44.6
	Chrzanów	Trzebinię	43.7
	Cieszyn	Wadowice-Białę	120.1
	Dobczyce	Jankówkę-Dziekanowice	24.8
	Gdów	Wieliczkę	25.0
	Grybów	Gdów-Limanowę-N. Sącz	114.5
	Jaworzno	Chrzanów	56.6
	Jędrzejów	Miechów-Wodzisław	81.1
	Jordanów	Myślenice-Lubień	62.1
	Jordanów	Sułkowice-Suchę-Maków	72.9
	Kalwarja	Izdebnik	32.9
	Katowice	Zator-Oświęcim-N. Bieruń	102.2
	Kęty	Wadowice	67.9
	Krzeszowice	Zabierzów	25.7
	Limanowa	Wieliczkę-Gdów-Łapanów	67.0
	Limanowa	Myślenice-Lubień-Mszanę	81.4
	Maków	Sułkowice-Suchę	57.9
	Miechów	Słomniki	40.5
	Mikołajów	Zator-Oświęcim-N. Bieruń	95.4
	Myślenice	Mogilany	28.1
	Mysłowice	Zator-Oświęcim-N. Bieruń	93.4
	Nowy Sącz	Gdów-Łapanów-Limanowę	93.9

Z	Do	Przez	Odl. w km.
Kraków	Nowy Sącz	Myślenice-Lubień-Mszanę	108.3
	Nowy Targ	Myślenice-Chabówkę	79.9
	Olkusz	Trzebinię-Myslachowice	58.0
	Oświęcim	Zator	67.0
	Proszowice	Czyżyny	31.5
	Skawina	Kobierzyn	12.5
	Skoczów	Wadowice-Białę	105.4
	Sucha	Sułkowice-Zembrzyce	51.4
	Słomniki	Michałowice	25.5
	Stary Sącz	Gdów-Limanowę-N. Sącz	102.9
	Szczakowa	Chrzanów-Jaworzno	63.3
	Szczawnica	N. Targ-Czorszt.-Krościenko	116.4
	Szczawnica	Gdów-Limanowe-N. Sącz	142.1
	Szczucin	Tarnów	121.3
	Tarnów	Bochnię	85.1
	Trzebinia	Krzeszowice	38.1
	Wadowice	Kalwarję	46.9
	Wieliczka		10.6
	Wodzisław	Miechów	66.1
	Wolbrom	Miechów	61.8
	Wolbrom	Olkusz	78.4
	Zakopane	Nowy Targ	103.4
	Zator	Skawinę	50.2
	Żywiec	Wadowice-Kęty	92.1
	Żywiec	Wad.-Andrychów-Kocierz	88.5

Uwaga: Odległości miejscowości wykazanych w rubryce 2 i 3 między sobą odczytać można przez porównanie odległości tychże od Krakowa np. Żywiec od Kęt = 24.2 km, bowiem Kraków-Żywiec = 92.1 km, zaś Kraków-Kęty = 67.9 km, więc 92.1 — 67.9 = 24.2 km.

Biuro pośrednictwa pracy.

Jak w latach poprzednich — w dalszym ciągu czynne jest przy Związku **biuro pośrednictwa pracy** pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 6—9 wieczór, — tamże ogłaszanie wolnych posad.

Zakład dentystyczny Eugenjusza Pietronia, ul. Karmelicka 15 przyznał członkom Z. Z. A. i ich rodzinie 20% opustu od wszelkich dentystycznych zabiegów. Ktoby chciał z Kolegów i rodzin korzystać, musi się zgłosić do Związku, plac Matejki 4 w godzinach urzędowych, gdzie wydaje się specjalne legitymacje.

Podziękowanie.

Kochani Koledzy! Posadę u WP. Skrzyńskiego w Turembie objąłem — jestem wam bardzo wdzięczny. — Zaufania, jakieście we mnie położyli — nie zawiodę.

Władysław Piskorczyk.

Łańcuch prasowy.

Kol. **Bujas** składa 2 zł i wzywa kol.: **Radwana, Ptaka, Helbina, Oracza** i **Grochola** do złożenia dowolnej kwoty na ten sam cel.

J. **Biasion** złożył 2 zł i wzywa obyw. **Eugeniusza Pietronia**, by na ten sam cel złożył dowolną kwotę.

Kol. **Rzepa** złożył 2 zł i wzywa koł. **Flaszę** i p. **Rafalskiego** do złożenia podobnej kwoty.

Biura redakcji i administracji „Szofer Krakowski" czynne są codziennie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w poł., w lokalu Związku, Plac Matejki 4.

Mapa Automobilowa Małopolski wydana przez Okręgową Dyrekcję Robót Publicznych jest do nabycia w sekretarjacie Związku. Na mapie oznaczone są wszystkie drogi i dokładna ilość kilometrów do danej miejscowości.

Podziękowanie.

JWPanu prof. Kazimierzowi Puchale za bezinteresowne wykonanie rysunku artystycznego na kliszę dla miesięcznika „Szofer Krakowski" składa gorące podziękowanie

Redakcja.

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!